



Pris dans une tempête morale : Comment les écologistes transigent-ils avec leurs voyages en avion ?

Mobilithèse

25 Octobre 2021

Dans le cadre de son travail, récompensé par le Prix Mobilithèse 2021, Johannes Volden analyse les raisons pour lesquelles les écologistes continuent à prendre l'avion, dont les conséquences écologiques sont aujourd'hui bien connues. En considérant le voyage aérien comme partie d'un système où infrastructures et attentes sociales se mêlent pour faire de l'avion un incontournable de la vie moderne, il fait ressortir que pour parvenir à des mobilités plus durables, il faudra prêter attention aux choix individuels, mais aussi aux pratiques sociales plus larges dont ils dépendent. Ce travail a reçu le prix Mobilithèse 2021 organisé par le Forum Vies Mobiles.

Acteurs de la recherche

JOHANNES VOLDEN

Prix Mobilithèse 2021

Titre de la thèse : Flying Through a Perfect Moral Storm. How do Norwegian environmentalists negotiate their aeromobility practices?

Pays : Norvège

Université : Université d'Oslo

Date : 2019

Directeurs de recherche : Arve Hansen

Quel est votre thème de recherche ? Quelle thèse défendez-vous et en quoi se démarque-t-elle ?

Jusqu'à ce que la pandémie de Covid-19 perturbe l'aviation dans le monde entier, nous avons assisté à une croissance rapide, profondément insoutenable sur le plan écologique, du transport aérien. Les Norvégiens ont été parmi les populations les plus aéromobiles d'Europe, et l'enquête norvégienne sur les voyages aériens menée en 2017 ¹ a indiqué que même les plus soucieux de l'environnement étaient réticents à l'idée de les réduire.

Pourquoi ? C'est la question à laquelle j'ai entrepris de répondre dans mon mémoire de Master. Basé sur des entretiens approfondis avec des écologistes norvégiens, il propose une enquête qualitative sur la manière dont les consommateurs soucieux de l'environnement encadrent et transigent avec leurs voyages en avion. Des recherches antérieures ont établi que même les écologistes peuvent être – et sont souvent – de grands voyageurs. Avant que je ne commence à travailler sur cette thèse, peu de mes pairs semblaient discuter de ce type de dilemme environnemental – ou, comme certains le qualifiaient, d'hypocrisie. Au moment où j'ai terminé mon travail cependant, les conséquences des « vols fréquents » étaient déjà passées de la marge au centre du discours environnemental.

Pourtant, ce décalage entre ce qui est prêché et ce qui est pratiqué reste mal compris. Les analyses psychologiques de la dissonance cognitive et de la « dépendance à l'avion » ne nous mènent qu'à la moitié du chemin : l'attention est souvent dirigée vers les motivations de l'individu qui prend l'avion, tandis que les multiples structures sociales, culturelles et matérielles qui facilitent certaines mobilités au détriment d'autres ont tendance à être passées sous silence.

Pour sortir de cette impasse, la thèse se concentre sur la façon dont le voyage aérien est socialement et structurellement intégré dans des activités plus larges, comme l'aéromobilité : je considère le voyage aérien comme une pratique à part entière, et l'aéromobilité comme faisant partie d'une diversité de pratiques plus larges. Cette approche met en évidence les limites d'une trop grande mise en avant du rôle des individus dans la lutte contre l'impact climatique de l'aviation.

Si votre thèse implique des recherches de nature empirique, en quoi consistent-elles ?

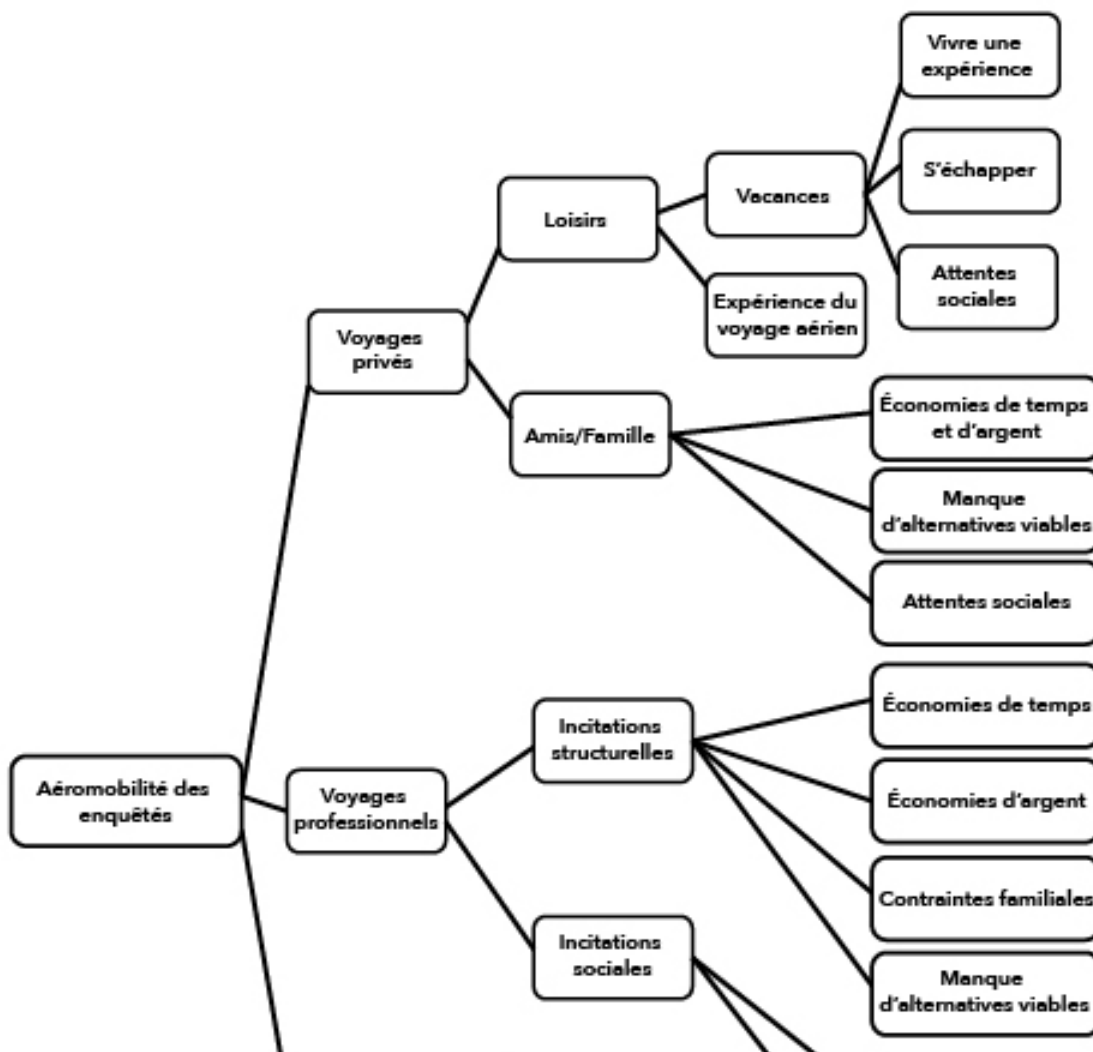
L'étude a porté sur un échantillon de consommateurs soucieux de l'environnement et le matériel empirique consiste en 13 entretiens approfondis avec des individus norvégiens activement engagés dans une organisation environnementale. Plutôt que de s'appuyer sur des consommateurs « verts » autodéclarés, la situation professionnelle des participants a été

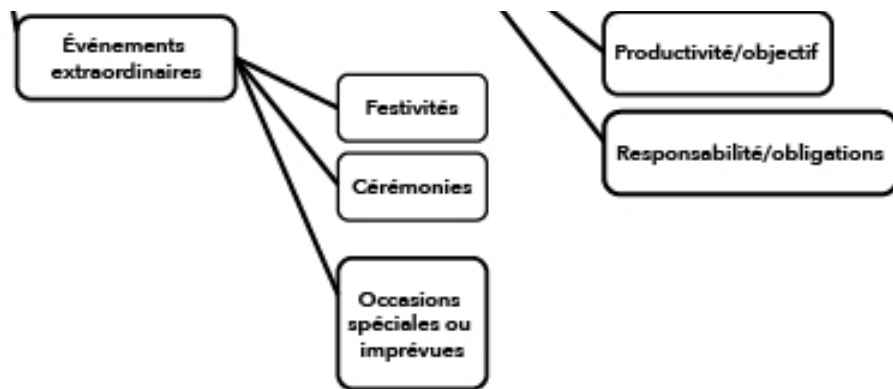
utilisée comme un indicateur de leur conscience environnementale : leur engagement professionnel et leur intérêt pour ces questions indiquaient qu'ils étaient en mesure de réfléchir consciemment aux obstacles au changement dans leurs propres pratiques des voyages aériens. Les entretiens ont été réalisés avant la pandémie de Covid-19.

Quels sont les principaux résultats ?

Les raisons qui fondent l'aéromobilité des écologistes sont nombreuses et multiples, la plupart étant liées au maintien de relations sociales avec des amis, des parents ou des pairs éloignés, dans une vie quotidienne où le temps et l'argent sont des ressources limitées.

Les voyages en avion des participants à l'enquête se répartissent en trois grandes catégories : les voyages privés, les voyages professionnels et les voyages pour des occasions extraordinaires. Ces catégories et les raisons de prendre l'avion qui en découlent sont représentées dans la figure ci-dessous :





© J. Volden/Forum Vies Mobiles

Les raisons de prendre l'avion

Dans leur vie privée, les participants prennent l'avion dans le cadre de leurs loisirs, pour rendre visite à leurs amis et à leur famille, et pour partir en vacances. Sur ce dernier sujet, les points de vue sont très variés : certains considèrent que l'avion est nécessaire pour atteindre des climats plus chauds ou des lieux dépaysants, mais d'autres soulignent qu'il est possible de faire autrement :

« Si je pars en vacances d'été... avec des amies, mais qu'elles veulent aller en Thaïlande et pas moi, alors nous ne pouvons pas y aller ensemble. Ça craint, mais... alors je dois être meilleure pour faire des suggestions, avant qu'elles ne le fassent, et au lieu de dire "non merci"..., je dis : "est-ce que tu veux venir dans ma cabane ce week-end-là ?" »

Si la plupart des participants sont prêts à renoncer aux vols destinés aux loisirs, pouvoir rejoindre leurs amis et leur famille est important, même si cela nécessite de prendre l'avion. Beaucoup de participants ont des amis et de la famille dans le nord de la Norvège, et certains dans d'autres coins du monde :

« C'est important pour nos vies... Nous avons de la famille en Inde... En ce moment, il y a un mariage et d'autres choses qui nous font ressentir le besoin d'y aller... C'est le genre de choses que je sens que nous... disons que si nous ne sommes pas obligés de les faire... nous voulons vraiment, vraiment les faire, quitte à renoncer à aller à la plage en été... C'est beaucoup plus facile pour moi... une alternative serait peut-être de voir la famille moins souvent, et nous ne sommes peut-être pas prêts à faire ça... nous souhaitons voir la famille en [Norvège du Nord également]... et il n'y a pas... d'alternative viable [à l'avion]. »

Lorsque l'on voyage pour le travail, l'avion est parfois considéré comme la seule option viable. Les voyages professionnels sont organisés d'une autre manière que les voyages privés : le prix importe peu alors que le temps passé est important. Les voyages les plus longs, ceux qu'on ne fait pas en avion et qui sont donc les moins polluants, prennent

facilement le pas sur les activités de loisirs ou les obligations familiales, créant une « compression du temps ».

Une participante a ainsi admis avoir choisi l'avion plutôt que le train pour ses déplacements professionnels afin de libérer du temps pour sa famille :

« Avant d'avoir une famille... c'était beaucoup plus facile. Vous êtes maître de votre temps ; vous faites exactement ce que vous voulez et personne ne vous harcèle pour que vous fassiez autre chose, et vous pouvez passer une bonne journée à travailler dans le train, c'est tout simplement génial ; quand vous avez une famille, il y a une pression sur le temps... d'une manière différente ».

Enfin, les participants ont décrit un large éventail d'événements extraordinaires nécessitant de prendre l'avion. Il s'agit par exemple de conférences, de concerts, de festivités et de cérémonies où la présence de la personne est attendue d'une manière ou d'une autre. Ces événements – qui peuvent aller d'un week-end impromptu entre amis à une réunion de famille ou des funérailles – se caractérisent par un sentiment d'urgence relative et une absence de planification trop poussée. Comme l'a expliqué un participant qui a pris l'avion pour assister à des funérailles lointaines :

« C'est comme dans les films où l'homme a un accident vasculaire cérébral et où la femme prend un taxi, même si elle ne prend jamais de taxi, n'est-ce pas ? Puis vous pensez : "j'aurais pu prendre le train." Mais je ne voulais juste pas perdre ce temps supplémentaire qu'implique le train. Je voulais m'asseoir une heure dans l'avion, et vous ne gagnez pas beaucoup de temps, mais vous en gagnez un peu, et à ce moment-là, ça valait le coup pour moi ».

Les participants ont également décrit des moments spécifiques – qualifiés par certains de moments « fuck it » – dans lesquels ils ont abandonné leurs valeurs environnementales et réservé des vols, par exemple pour participer à un week-end avec des amis.

Ces exemples illustrent la manière dont l'aéromobilité s'intègre au sein de différentes pratiques sur lesquelles les écologistes exercent des degrés de contrôle variés. Si l'on considère plus largement le contexte social et matériel des activités des personnes, les préoccupations environnementales peuvent perdre du terrain face à d'autres formes de préoccupations qui guident les pratiques de mobilité des consommateurs.

Les participants à l'enquête emploient différentes stratégies pour réduire les émissions dues aux voyages en avion, notamment en combinant des voyages, en adaptant la durée de leur séjour, en prenant un vol dans un sens mais pas dans l'autre, ou en étant particulièrement attentifs à leurs choix de consommation au lendemain d'un vol.

Inspiré par la volonté de mener un mode de vie plus écologique, le fait d'éviter activement l'avion est néanmoins vécu comme un sacrifice nécessitant persévérance et détermination. Cela encourage les pratiques de mobilité alternatives et donne lieu à un certain niveau de gratification personnelle, mais aussi de frustration – comme l'illustre cette citation :

« En fait, ce serait vraiment merveilleux de n'en avoir rien à faire... mais malheureusement, je m'en soucie trop... ce serait bien de ne pas y penser... si l'avion n'était pas mauvais pour l'environnement. »

Les participants décrivent également la façon dont le contournement de l'aéromobilité les empêcherait de faire d'autres choses :

« Ne pas avoir la possibilité de rentrer [chez moi] me pèse très souvent, je n'ai pas assez de jours libres et [d'horaires de travail flexibles] pour me permettre de m'asseoir dans le train, pour profiter du week-end. »

L'importance de l'aéromobilité dans la participation à la vie sociale transparaît dans ces mots d'un autre enquêté :

« En théorie, je souhaite prendre l'avion le moins possible, mais j'ai aussi pris des vols que je n'avais pas besoin de prendre, comme des voyages pour les vacances, alors... c'est une "balance" à faire entre la quantité de pollution à laquelle j'ai la conscience de contribuer, et le fait de ne pas être complètement en dehors de ma société... mes amis et ma famille ; d'être capable de "participer" un peu. »

En résumé, le transport aérien permet des voyages moins chers, plus longs, plus sûrs, plus fréquents et plus efficaces par rapport aux autres modes de transport. Par conséquent, il ouvre de nouvelles opportunités pour des styles de vie et des pratiques exigeantes en carbone, qui à leur tour renforcent la dépendance à l'aéromobilité. Cette enquête fait ressortir une notion qui a longtemps influencé la recherche sur les mobilités, à savoir que la mobilité ne décrit plus simplement le processus de transport, mais une « condition » sous-jacente de la modernité. L'aéromobilité fait partie du tissu de la vie de nombreuses personnes à travers les pratiques aéromobiles. Par conséquent, ne pas prendre l'avion peut être un défi – même pour les écologistes.

Cela dit, elle fournit également un certain espoir pour des mobilités alternatives. Mes résultats indiquent que le voyage en train a le potentiel de remplacer le voyage en avion quand il s'intègre au sein d'autres pratiques. D'un point de vue structurel, cela pourrait être réalisé en réduisant les coûts ou en améliorant la vitesse des trains. Du point de vue des consommateurs, les pratiques associées à la mobilité peuvent également être adaptées afin

de permettre de passer plus de temps à voyager. On retrouve cette idée chez certains participants – notamment ceux qui ont des horaires flexibles et n’ont pas de devoirs familiaux –, qui considèrent le voyage comme faisant partie intégrante des vacances (plutôt que comme quelque chose qui permet de passer des vacances en particulier), ou qui mettent à profit le voyage pour socialiser avec des amis ou des collègues.

Faisant allusion au voyage en train qu’elle avait fait d’Oslo à Tromsø avec des collègues avant Noël, une enquêtée a ainsi déclaré : « Vous pouvez faire le voyage ensemble et en faire une activité sociale. »

Quelle est votre contribution aux débats politiques et théoriques ?

Ce travail de Master montre bien que le voyage aérien n’est pas seulement un moyen de transport de consommateurs ; il est à bien des égards constitutif de l’expérience de la mobilité dans un monde globalisé où les dimensions temporelles et spatiales des pratiques sont de plus en plus étendues. Pour reprendre la terminologie de la géographe Doreen Massey, les pratiques « s’accélèrent » et « s’étalent ».

L’évolution des modes de vie incite à des mobilités à la fois plus rapides, plus longues et plus fréquentes, facilitées par des voyages aériens étonnamment bon marché et, jusqu’à la pandémie de Covid-19, de plus en plus accessibles.

Sur le plan théorique, ce travail contribue à la compréhension contemporaine de la mobilité en abordant son intégration dans la vie des consommateurs, et à la théorie des pratiques sociales en offrant une lecture géographique des pratiques et de leurs limites dynamiques et évolutives, qu’elles soient spatiales ou temporelles. J’ai également cherché à théoriser les pratiques sociales d’une manière qui reconnaît au praticien la capacité à réfléchir sur ses modes de consommation personnels. Envisager l’aéromobilité à travers le prisme de la pratique sociale nous permet de mieux comprendre les dimensions systémiques du voyage aérien. L’aéromobilité ne se réfère pas seulement à la pratique du voyage aérien, mais aussi aux structures plus larges qui alimentent cette pratique, ainsi qu’au cadre socioculturel dans lequel voler devient un comportement normal et attendu.

Les attentes sociétales en matière de mobilité, les rythmes institutionnalisés des semaines de travail et de vacances, la dispersion spatiale des liens sociaux et les conceptions normatives des relations temps-espace : tout cela fait partie de ce que j’appelle le « système » de l’aéromobilité dans mon travail (inspiré par le « système de l’automobilité » décrit par John Urry ²).

Par conséquent, si le voyage aérien peut être considéré comme une pratique à part entière,

les analyses de ce travail ont fait ressortir qu'il fait partie, de manière peut-être plus importante, d'un ensemble d'autres pratiques aux implications sociales et environnementales plus larges.

Sur le plan politique, plutôt que des solutions miracles, mon travail propose quelques pistes.

Pour réduire les émissions dues aux voyages aériens des consommateurs, il faut prêter attention aux infrastructures aériennes ainsi qu'aux conceptions socio-culturelles du voyage et de la mobilité en général. Il faut donc s'intéresser à ces pratiques plus larges qui peuvent nécessiter l'aéromobilité et à la manière dont elles pourraient être réalisées avec une mobilité moins gourmande en ressources. Il est essentiel que les infrastructures ne se contentent pas d'inciter les consommateurs à se diriger vers une mobilité plus durable, mais qu'elles facilitent également la tâche de ceux qui souhaitent activement réduire l'empreinte environnementale de leur mobilité.

Les orientations politiques devraient se concentrer sur la mise en œuvre de changements structurels dans les systèmes de mobilité afin que les mobilités alternatives puissent plus facilement se faire une place au sein des pratiques de consommation tenaces liées aux vacances et au maintien des relations sociales. Concernant les déplacements professionnels, la promotion et la compensation des mobilités alternatives – ainsi que l'abaissement des exigences de mobilité et la généralisation de solutions numériques – pourraient réduire la dépendance à l'aéromobilité.

L'enquête suggère que la conscience écologique peut influencer les pratiques de mobilité des consommateurs – mais principalement dans un contexte où cela n'implique pas de grands sacrifices personnels. Tout en minimisant la responsabilité de l'individu, elle souligne l'importance de faciliter un large changement de comportement. Bien que leur potentiel de transformation soit limité, les attitudes, la conscience, les valeurs et l'information des personnes sont des facteurs importants dans la détermination des réponses individuelles aux changements structurels potentiels ou aux réglementations affectant les pratiques de mobilité.

L'année 2021 a été qualifiée d'« Année européenne du rail »³, car de nouveaux trains à grande vitesse et trains de nuit sont en cours de développement sur le continent. Bien que ces trains n'aient pas encore atteint la Norvège, de tels engagements en faveur de la mobilité alternative peuvent aider à diriger les consommateurs vers des changements de culture et de pratiques.

Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?

Ce travail a mis en évidence la « double nature » de l'aéromobilité, qui est à la fois un danger pour l'environnement et un moyen de favoriser des modes de vie mondialisés et les avantages personnels et sociétaux qui y sont associés. Espérons que les recherches futures pourront imaginer un moyen de maintenir les avantages de l'hypermobilité et des pratiques globalisées tout en en réduisant l'empreinte environnementale.

Les débats en cours sur la honte de prendre l'avion – dans le sillage de la pandémie de Covid-19 – indiquent que les consommateurs sont de plus en plus conscients de l'empreinte environnementale des voyages aériens. La question est de savoir comment les pratiques sociales liées au travail, aux loisirs et aux événements extraordinaires peuvent être modifiées pour répondre à cette préoccupation. La performance normative des pratiques peut être bousculée tant par les actions sur les infrastructures de mobilité que par des changements socioculturels plus larges dans les valeurs et les attentes.

Ce travail pourrait également servir de base à des enquêtes sur la façon dont la pandémie de Covid-19 peut être une fenêtre d'opportunité pour la transition vers une mobilité durable. Soumis quelques mois seulement avant que la pandémie n'ébranle l'aviation mondiale, il présente une contribution opportune à la recherche académique sur les mobilités traitant des implications sociales et environnementales de la mobilité globale des consommateurs, qui est en train d'être repensée alors que le paysage de l'aviation est en train de changer.

Il devient plus clair que jamais que lorsque nos pratiques générales changent, nos mobilités changent avec elles. Les recherches futures devront aborder les pièges et les opportunités d'une (aéro)mobilité plus durable des consommateurs à mesure que les sociétés se normalisent dans le monde « post-pandémie ».

Téléchargement

Flying Through a Perfect Moral Storm

How do Norwegian environmentalists negotiate their aeromobility practices?

Johannes Rudjord Volden



Master's Thesis in
Development, Environment and Cultural Change

Centre for Development and the Environment
UNIVERSITETET I OSLO

November 2019

Pour aller plus loin

Johannes Volden & Arve Hansen (2022), Practical aeromobilities: making sense of environmentalist air-travel, *Mobilities*, 17:3, 349-365, DOI: 10.1080/17450101.2021.1985381 Practical aeromobilities: making sense of environmentalist air-travel

Notes

- ① <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48774>
- ② John Urry, The 'System' of Automobility, *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no 4-5, 2004 <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0263276404046059>
- ③ https://europa.eu/year-of-rail/index_en

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

¹ <https://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2020/08/31/seconde-edition-prix-mobilithese-13415>

² <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/17450101.2021.1985381>